

Via Mont Gerbier de Jonc

Compte-rendu de la réunion dédiée au tourisme des Estables et d'Ardèche

Les Estables, le 14 mars 2023



La réunion s'est tenue le 14 mars 2024 à partir de 14h00, à la Mairie des Estables. **13 personnes** ont participé à la réunion, qui a duré **1 heure et 50 minutes**.

5 personnes de l'équipe-projet étaient présentes :

- **Christophe DELISLE**, Chef de projet Via Mont Gerbier de Jonc, Région Auvergne-Rhône-Alpes
- **Louise-Marie CABAL**, Chargée de mission Concertation – Travaux, Région Auvergne-Rhône-Alpes
- **Julien WASSERSCHIED**, Directeur de projets – Inddigo (assistant à maîtrise d'ouvrage pour la Région Auvergne-Rhône-Alpes)
- **Kevin ROBIN**, Chef de projet Concertation, Systra
- **Emmanuelle CASADO**, Chargée de mission Concertation, Systra

Kevin ROBIN assurait l'animation de la réunion.

La réunion commence par un tour de table.

Christophe DELISLE présente le Schéma régional des véloroutes et des voies vertes. Il explique que la Via Mont Gerbier de Jonc fait partie des itinéraires considérés d'intérêt régional.

Un participant demande la définition d'une véloroute et s'il s'agit d'un itinéraire en site propre.

Christophe DELISLE explique qu'il existe deux types de voies du point de vue réglementaire :

- La **véloroute**, itinéraire dédié à la pratique du vélo, en particulier au cyclotourisme, pouvant reposer sur des voies en site propres mais également partagées ;
- La **voie verte**, qui est selon le code de la route une voie réservée (sauf dérogation encadrée) à la circulation des véhicules non motorisés, des cyclomobiles légers, des piétons et des cavaliers.

Dans ce contexte, le projet de la Région est de créer des itinéraires pouvant s'adapter aux contextes rencontrés et les différents usages déjà existants et visés. Un guide national du CEREMA (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement) existe pour définir la configuration et les aménagements les plus adaptés, en fonction de la typologie et des niveaux de fréquentation. Ces itinéraires sont soit en site propre soit en partage de voirie, dans les conditions prévues par le guide national.

Christophe DELISLE poursuit la présentation du projet en rappelant en introduction que le projet est amendable : la concertation sert justement à identifier les besoins et à orienter le projet.

Le projet se situe à l'interconnexion de plusieurs véloroutes-voies vertes et permettra de relier la Loire de ses sources, au Mont Gerbier de Jonc, à son embouchure en Loire-Atlantique. Il rejoint également la Via Allier (V70) et la Via Fluvia (V73). Le projet est connecté à la voie verte du Velay qui part de la gare de Brives-Charensac.

Le projet traverse un patrimoine exceptionnel qui fait partie de l'histoire du rail, celui de la Transcévenole, emprise ferroviaire construite entre 1911 et la Seconde Guerre mondiale. Le projet permettra de restaurer et de valoriser cette emprise abandonnée par la SNCF dès 1941, avant la mise en place des voies. Le projet emprunte ou longe différents ouvrages, des tunnels mais aussi des viaducs comme ceux de la Recoumène et de Chabannes, qui représentent de véritables atouts pour le projet.

Christophe DELISLE présente les chiffres clés du projet :

- 54 kilomètres de tracé cyclable répartis en 4 sections
 - Section 1 – De Brives-Charensac à Orzhilac
 - Section 2 – La Transcévenole
 - Section 3 – La traversée du Monastier-sur-Gazeille
 - Section 4 – L'ascension jusqu'au Mont Gerbier de Jonc depuis Présailles
- 4 aires et 5 haltes-repos présentes sur le tracé
- 13 communes traversées
- 15 millions d'euros de budget
- 2027, début estimé des travaux
- 2028, date de mise en service de la Via Mont Gerbier de Jonc

Christophe DELISLE détaille ensuite les particularités de chaque section du tracé.

Un participant demande si la section 4 est prévue en partage de voirie. Si tel est le cas, il souhaite savoir si une surlargeur de la route est envisagée.

Christophe DELISLE confirme qu'il s'agira bien d'une section aménagée en partage de voirie et qu'il n'est pas prévu à l'heure actuelle de créer des surlargeurs dans le cadre du projet. La suite de la présentation va revenir sur ce point.

Une participante demande si le tracé présenté est définitif.

Christophe DELISLE explique que le tracé n'est pas définitif et qu'il peut évoluer en fonction des enseignements de la concertation préalable, le dossier explicitant les éléments justifiant le scénario privilégié.

Section 1 – De Brives-Charensac à Orzilhac

Christophe DELISLE présente les deux parcours identifiés, fonctionnant différemment selon les saisons avec un parcours hivernal qui traverse le centre-ville lorsque la passerelle piétonne traversant la Loire est démontée pour des risques d'inondation.

Il détaille ensuite les deux variantes du tracé Sud de Brives-Charensac :

- Une première variante longe la Loire mais présente des enjeux écologiques importants, notamment en termes de risques d'inondation. Le point de raccord avec la Transcévenole se situerait après le viaduc de Peyrard, ce qui serait également pénalisant.
- Une deuxième variante, privilégiée à ce stade des études, consiste à rejoindre la RD535 en site propre, avant de gagner le viaduc de Peyrard. La RD535 serait traversée à trois niveaux. Elle permettrait de rejoindre plus rapidement la Transcévenole.

Section 2 – La Transcévenole

Christophe DELISLE explique que le patrimoine de la Transcévenole est marqué par de nombreux ouvrages et une configuration particulièrement intéressante pour le projet Via Mont Gerbier de Jonc. Les aménagements réalisés au viaduc de la Recoumène constituent une référence pour les autres viaducs, avec la mise en place de garde-corps et d'un revêtement adapté. Le viaduc de Chabannes constitue une singularité de ce tracé : la Région n'envisage pas de le reconstruire, compte tenu des coûts financiers mais aussi de l'impact environnemental d'une potentielle reconstruction sur le cours d'eau qui passe en-dessous. La solution proposée consiste donc à le contourner le long de la ligne de cote. Toutefois, le sujet est revenu plusieurs fois durant la concertation. Des pistes de solutions alternatives vont être étudiées.

Concernant les tunnels, la présence partielle de chiroptères (chauves-souris) constitue un enjeu important, ce qui explique qu'une variante est proposée pour chaque tunnel si le passage s'avérait trop sensible. Pour les tunnels d'Avouac et de la Margeride, les itinéraires alternatifs identifiés sont assez simples. A ce stade des études, les itinéraires de déviation des tunnels semblent avoir néanmoins un impact plus important que leur traversée car il s'agit de tunnels assez courts. Concernant le tunnel du Priouret, les enjeux écologiques de sa traversée ne paraissent pas à la hauteur des impacts sur l'environnement de sa déviation. En revanche, le tunnel du Roure représente un enjeu plus complexe compte tenu de sa longueur plus importante. Les impacts positifs et négatifs des deux variantes seront étudiés et une décision sera prise en fonction de tous les paramètres.

Un participant estime que la mise en tourisme du projet suppose de passer par tous les ouvrages.

Christophe DELISLE explique que la Région a conscience que les tunnels sont déjà fréquentés aujourd'hui, mais souligne que les enjeux réglementaires sont incontournables avec la mise en place de la séquence « Éviter-Réduire-Compenser » dite ERC.

Section 3 – La traversée du Monastier-sur-Gazeille

Christophe DELISLE présente les particularités de cette traversée, avec en entrée de ville un projet de réaménagement d'un carrefour sur lequel la Région s'appuie, porté par la Ville et le Département. Ensuite, l'accotement sur la voirie départementale est possible, avant de retourner sur la voirie communale et de traverser la route départementale sur un ouvrage existant. Le passage en centre-bourg se ferait en partage de route et double-sens cyclable. A la sortie de la ville, la traversée de la route départementale à droite du collège est à sécuriser, avant de retourner sur la Transcévenole.

Section 4 – L'accès au Mont Gerbier de Jonc

La Région envisage un cheminement sur la route, avec des jalonnements et balises. Deux types de voiries sont empruntés sur cette section :

- Des voiries communales peu fréquentées ;
- Une voirie départementale, entre Les Estables et le Mont Gerbier de Jonc, davantage circulée. Les études de trafic sur cette section montrent que la fréquentation sera plutôt le fait des « cycloportifs » avec des gens suffisamment expérimentés pour réaliser l'ascension jusqu'au Mont Gerbier. Un certain nombre d'observations ont d'ores et déjà été émises lors de la concertation sur la sécurité. En moyenne, cette section ne s'avère pas circulée de manière importante, même s'il existe des pics de circulation.

Un participant estime que la fréquentation entre Les Estables et le Mont Gerbier de Jonc a fortement augmenté ces dernières années avec des pics qui peuvent atteindre jusqu'à 3 000 véhicules, y compris les weekends de mai. Une surlargeur aurait selon lui facilité la cohabitation, qui lui semble compliquée en l'état actuel.

Un autre participant demande si un itinéraire par la voie romaine et Charbadeuil a été étudié.

Kevin ROBIN, Systra, propose de terminer la présentation du projet avant de rentrer dans le détail du tracé retenu.

Le tracé général

Christophe DELISLE présente les aménagements cyclables, notamment la répartition entre les voies vertes et le partage de voirie. Il ajoute que le projet est plutôt bien équipé en termes d'aires de services et de haltes-repos. Le niveau d'équipement est assez élevé jusqu'à Présailles, compte tenu de la fréquentation prévisionnelle plus importante et de la présence d'un public plus familial. Concernant les revêtements, la réflexion est assez ouverte entre le choix d'un revêtement dur et celui d'un revêtement souple. A ce stade, la Région privilégie 1/3 de revêtement souple, en particulier sur la Transcévenole, et 2/3 de revêtement dur pour le reste. Il appelle aux idées et aux avis de chacun.

Un participant souhaite savoir si le revêtement souple envisagé est du stabilisé.

Julien WASSERSCHEID explique qu'il sera question d'un stabilisé sur structure, similaire à celui qui existe entre la gare de Lantriac et les Badioux.

Un participant estime que c'est une bonne chose car les gens craignaient que la route soit goudronnée.

Un participant demande s'il est possible de suivre le sentier du GR (Grande Randonnée) entre Les Estables et le Mont Gerbier de Jonc.

Julien WASSERSCHEID explique qu'il n'est pas envisageable de convertir le GR en voie verte : cela reviendrait à le détruire.

Kevin ROBIN présente les modalités de la concertation préalable, qui se déroule du 12 février au 22 mars inclus :

En physique :

- 2 réunions publiques :
 - Le 13 février à Brives-Charensac
 - Le 14 mars au Monastier-sur-Gazeille

- 1 réunion avec les acteurs du tourisme des Estables et de l'Ardèche le 14 mars à la mairie des Estables, la réunion de ce jour
- 5 expositions dans les communes traversées par le tracé du projet ou à proximité, jusqu'au 22 mars inclus

En ligne :

- Un webinaire qui s'est tenu le 7 mars
- La plateforme participative sur laquelle il est possible de déposer un avis, poser une question ou contribuer de manière géolocalisée avec la carte participative : <https://viamontgerbier.consultvox.co>

Echanges avec la salle

Un participant revient sur sa proposition d'utiliser le sentier du GR, entre Les Estables et le Mont Gerbier de Jonc. Il considère que le trafic est trop important sur la voirie et que le GR peut être converti en voie verte.

Un participant estime que l'itinéraire sur la section 4 est trop dangereux et dissuaderait les familles de venir.

Une participante note la présence de plus en plus importante de camping-cars, ce qui augmente les risques d'accident.

Un participant estime que le passage par le sentier du GR serait trop compliqué car le dénivelé est important.

La maîtrise d'ouvrage explique que l'absence d'aménagement cyclable sur la section 4 s'explique à la fois pour des raisons techniques (dimensions limitées de la voirie) et des raisons environnementales : les impacts d'aménagements cyclables sur cette section pourraient mettre en péril le projet et a minima ralentir sa mise en service de plusieurs années, sachant que tous les bords de la route sont classés en zone Natura 2000.

Un comptage va être mis en place, afin d'approfondir les enjeux correspondants. Dans l'idéal, le comptage concernera les automobilistes et les cyclistes pour mesurer l'ensemble des trafics.

La maîtrise d'ouvrage présente les estimations issues de l'étude de fréquentation. Celles-ci sont construites à partir d'un scénario minimum, moyen et maximum. Quel que soit le scénario, on observe une pointe importante au niveau de l'agglomération du Puy-en-Velay, liée à la population plus importante dans cette zone. Jusqu'au Mont Gerbier de Jonc, la fréquentation est en décroissance assez forte mais elle reste assez importante jusqu'à la fin de la Transcèvenole.

Une participante considère que les niveaux de fréquentation présentés ne permettent pas de bien évaluer la situation, car ils se concentreront sur 6 mois, et non sur une année.

La maîtrise d'ouvrage explique que l'arrivée au Mont Gerbier de Jonc concernera principalement les cyclotouristes, habitués à réaliser des dénivelés importants et à circuler en partage de voirie. Le surcroît de trafic risque d'être assez faible par rapport à l'existant.

Un participant estime que le projet ne prend pas en compte le sens de circulation inverse, du Mont Gerbier de Jonc jusqu'aux Estables alors que de nombreux utilisateurs pourraient accéder au site en voiture avant de cheminer en vélo entre le Mont et les Estables.

Un autre participant abonde en ce sens. Il considère qu'il y aura une forte demande de partir des Estables pour aller jusqu'à Brives-Charensac. Le rapatriement pourrait selon lui être

réalisé avec des fourgonnettes. Il souligne la beauté de l'itinéraire de Brives-Charensac jusqu'à Présailles. Au-delà, il sera selon lui très compliqué de se déplacer avec les enfants.

La maîtrise d'ouvrage rappelle que l'itinéraire se construit autour de deux tronçons :

- Un premier accessible à tous, et en particulier aux familles, de l'agglomération du Puy-en-Velay jusqu'à la gare de Lantriac ou à Présailles ;
- Un deuxième, plutôt à destination des cyclotouristes, qui permettra de réaliser l'ascension jusqu'au Mont Gerbier de Jonc. Le projet facilitera le trajet grâce à la signalisation.

Un participant suggère de ne pas mentionner le Mont Gerbier de Jonc dans la communication du projet.

Un participant considère que le nom de l'itinéraire porte à confusion : le terme de « Via » suscite selon lui l'attente d'une voie accessible et sécurisée. Il pointe le fort risque de déception face à la réalité du projet.

Une participante estime également qu'il y a un fort risque de désillusion, notamment à cause de la dangerosité du parcours entre les Estables et le Mont.

Un participant regrette de ne pas avoir été tenu informé du projet jusqu'à présent.

Une participante propose de changer le nom de l'itinéraire, pour éviter la déception et la confusion.

Plusieurs participants réagissent positivement à cette demande.

La maîtrise d'ouvrage indique qu'il s'agit avant tout d'un travail important de communication à mettre en place, afin d'alerter dès la première prise d'information sur l'itinéraire.

Un participant souhaite connaître le public visé par le projet.

La maîtrise d'ouvrage explique que différents usages sont attendus :

- Entre le Puy-en-Velay et le viaduc de la Recoumène, la destination sera très attrayante pour des familles qui cherchent un circuit sécurisé. Le tracé permettra de réaliser des distances courtes et adaptées aux enfants, puis de retourner au Puy-en-Velay. La clientèle sera plutôt en recherche de loisirs et ne dépensera que très peu, aux alentours de 5 euros par jour.
- De Présailles au Mont Gerbier de Jonc, la clientèle sera plus sportive et composée de ce qu'on appelle des « itinérants », c'est-à-dire des personnes transportant des bagages et qui réalisent entre 80 et 100 kilomètres par jour. Leur itinérance sera bien plus vaste, avec des personnes qui pourraient venir de Nantes. Ce public est moins nombreux mais il dépense davantage, aux alentours de 70 euros par jour. Il s'agit de la population cible de la section 4.

Une participante demande si la communication peut évoluer pour coller davantage à la réalité du projet.

Un participant suggère d'enlever la notion de « voie verte » du nom de l'itinéraire.

Un participant réitère ses propos sur la dangerosité du partage de voirie entre Les Estables et le Mont Gerbier de Jonc.

Un participant considère que l'itinéraire présenté par la Région est la colonne vertébrale d'un réseau cyclable bien plus large à mettre en place, qui devra notamment permettre de rejoindre les différentes communes du territoire.

Un participant indique qu'il réalise souvent le trajet à vélo. Il estime qu'il est primordial de bien communiquer et stipuler les différences de niveaux ainsi que le partage de voirie.

La maîtrise d'ouvrage explique que le projet est le résultat de nombreuses études qui permettent d'optimiser le projet en termes de longueur et de dénivelé, mais aussi de calendrier.

Par ailleurs, le fait de mentionner la destination au Mont Gerbier de Jonc permet d'inscrire cet itinéraire dans le schéma régional des véloroutes et voies vertes. Il s'agit ainsi de bâtir un projet optimisé en termes de calendrier, qui permet de valoriser la Transcévenole dans le cadre d'un projet plus global. Par ailleurs, le fait de relier le Mont Gerbier de Jonc à Saint-Nazaire permet d'en faire à terme un produit d'appel pour le territoire.

Un participant demande ce que le projet va changer car l'ascension jusqu'au Mont Gerbier de Jonc sera toujours aussi dangereuse.

Un participant considère que la signalisation déjà existante en la matière (panneaux « Partageons la route ») n'a pas d'impact sur les pratiques des automobilistes.

Un participant réitère sa demande de précaution en matière de communication, notamment en ce qui concerne le nom de l'itinéraire.

La maîtrise d'ouvrage répond que le projet dans sa configuration actuelle permettra d'identifier plus clairement la présence des cyclistes sur cette section, ce qui constituera une avancée.

Un participant propose de renommer le projet « Via Velay – Mézenc – Gerbier », ce qui permettrait de mettre en avant les trois secteurs de l'itinéraire dans la communication avec une voie verte au Velay, une voie plus dure au Mézenc et une voie pour les sportifs au Mont Gerbier de Jonc.

La maîtrise d'ouvrage prend bonne note de cette proposition.

La maîtrise d'ouvrage détaille les 3 itinéraires alternatifs identifiés sur la section 4 entre Les Etables et le Mont Gerbier de Jonc. Le tracé envisagé par la Région est fortement optimisé en matière de dénivelé, avec une longueur de 25 km et un dénivelé de 537 mètres. Les trois variantes présentent les caractéristiques suivantes :

- Variante 1 : 37 kilomètres de longueur et 765 mètres de dénivelé ;
- Variante 2 : 50 kilomètres de longueur et 889 mètres de dénivelé ;
- Variante 3 : 50 kilomètres de longueur et 925 mètres de dénivelé.

Des itinéraires plus courts et d'autres alternatives pourraient être identifiées, notamment grâce à une codification du trafic. Les familles et les débutants à vélos pourraient être réorientés vers ces itinéraires *bis*.

Par ailleurs, la section Les Etables – Mont Gerbier de Jonc s'avère la plus riche sur le plan environnemental. Tout aménagement dans ce secteur entraînerait donc des impacts environnementaux très importants.

Un participant déplore le poids des contraintes environnementales et estime qu'elles ne sont pas prises en compte de la même façon pour des éoliennes par exemple.

Un participant demande s'il ne faut pas mettre en avant le sentier du GR dans la communication.

Un participant signale que des VTT et des rosalia à assistance électrique sont en location, au départ du Mont Gerbier de Jonc et des Estables. Les touristes réalisent ce parcours mais ont conscience du niveau de dangerosité. Il considère que le projet va amener davantage de personnes, et donc augmenter les risques d'accident.

La maîtrise d'ouvrage indique que la proposition d'offre touristique en lien avec le projet est à construire avec le territoire. La Région dispose d'un dispositif de mise en tourisme qui pourra être mobilisé pour accompagner les acteurs locaux en ce sens.

Un participant craint la disparition de la voiture et considère que le projet génère davantage de problèmes pour les habitants.

Un autre participant trouve que le projet est bien mais il souhaite qu'une communication adaptée soit mise en place, notamment sur les deux tronçons.

Une autre participante explique que chaque commune peut réussir à attirer les touristes.

Un participant considère que la proposition de nom Velay-Mézenc-Gerbier permettrait de mettre en avant les richesses des différents territoires traversés.

Un participant estime qu'il ne faut pas mettre les usagers en danger et appelle à retravailler le projet tant que cela est encore possible.

Un participant demande pourquoi la livraison de la Via Mont Gerbier de Jonc est aussi tardive, pour 2027.

La maîtrise d'ouvrage présente les deux contraintes principales impliquant les délais annoncés :

- Les contraintes environnementales, avec des procédures administratives très significatives ;
- La maîtrise foncière avec des achats à réaliser, et un risque d'expropriation si aucun accord amiable est trouvé.

Un participant s'étonne du montant du budget qui s'élève à hauteur de 15 millions d'euros.

La maîtrise d'ouvrage explique que le budget comprend le linéaire et les ouvrages à réaliser. Entre Présailles et le Mont Gerbier de Jonc, l'itinéraire sera aménagé avec différents jalonnements. Différents bouts de routes vont également être réalisés là où la continuité fait défaut. Deux ouvrages d'art sont à construire et des travaux de sécurisation et de rénovation des ouvrages de la Transcévenole sont prévus. 90% du budget concerne l'ancienne voie ferrée.

Un participant demande ce que le Conseil Départemental de l'Ardèche pense du projet.

La maîtrise d'ouvrage répond que le Conseil Départemental de l'Ardèche, en tant que gestionnaire de voirie, est concerné au premier chef par les problèmes de sécurité. Il ajoute qu'un comité de pilotage (COFIL) du projet qui sera mis en place prochainement réunira tous les acteurs du territoire.

Un participant demande qui va entretenir et nettoyer la future Via Mont Gerbier de Jonc.

La maîtrise d'ouvrage explique que la Région réalise l'infrastructure mais qu'elle n'a pas vocation à en être propriétaire et à en assumer l'entretien. Cette mission incombera notamment aux gestionnaires de voirie pour les sections en voies partagées.

Un participant demande si les aires de services et les haltes-repos disposeront de toilettes sèches.

La maîtrise d'ouvrage indique que les solutions retenues seront construites avec les communes car elles en assureront l'entretien. Des toilettes sont déjà en place à Lantriac et au Monastier-sur-Gazeille.

Un participant souhaite des précisions sur la signalétique prévue, notamment s'il est prévu autre chose que des panneaux, par exemple des marquages au sol.

Un participant considère que s'il y a beaucoup de vélos, les automobilistes finissent par s'adapter et ralentir.

La maîtrise d'ouvrage explique que le marquage au sol, pour appeler à la vigilance des automobilistes et légitimer la présence des cyclistes, est une option. Toutefois, le Conseil départemental de l'Ardèche y est défavorable en raison des risques de dégradation liés au déneigement. Il existe d'autres types de marquages spécifiques en voie de développement en France, par exemple un pictogramme vélo au centre de la voirie pour signaler que la priorité revient aux cyclistes.

Une participante craint que la DREAL bloque le projet au regard de son expérience en matière de projets d'aménagement dans le secteur.

Un participant précise que la DREAL a refusé de refaire les lignes blanches de la voirie.

Une participante mentionne le projet « Mézenc Gerbier Grand Site » qui va apporter plus de notoriété au territoire. A cet égard, elle estime que le projet Via Mont Gerbier de Jonc ne doit pas créer de désillusion. Si la cible sportive est importante, elle considère que les familles restent majoritaires.

Un participant pointe des erreurs de communication, avec un nom qui porte à confusion.

La maîtrise d'ouvrage évoque le tracé cyclable GT20, en écho au GR20 qui traverse la Corse, de Bastia jusqu'à Bonifacio avec plus de 10 000 mètres de dénivelé et 12 étapes d'environ 50 km par jour. Sur le site internet du GT20, la communication est très claire : il s'agit d'un tracé d'itinérance, avec du dénivelé et un fort trafic automobile, réservé aux cyclistes aguerris. Pour autant, l'itinéraire a largement trouvé son public. Par ailleurs, le travail avec les services concernés sera bien entendu mis en œuvre afin de traiter l'interface avec l'opération Grand site.

Un participant demande si les véloroutes-voies vertes ont une limite à respecter en matière de dénivelé.

La maîtrise d'ouvrage évoque une valeur indicative de l'ordre de 5%. Toutefois, il est possible d'y déroger dans les cas où il n'y a pas d'alternative. Si cette dérogation permet de valider le principe du tracé proposé, cette valeur de référence empêche notamment d'emprunter les sentiers de GR qui s'en éloignent fréquemment de manière trop importante.

Un participant considère qu'il y a aujourd'hui entre 120 et 130 vélos par jour sur le chemin de Stevenson, en période de pics.

Un participant estime qu'il est probable que les estimations de trafic comportent une partie importante de cyclistes déjà présents.

Un participant demande quelle est la proportion de ceux qui vont réaliser l'itinéraire en partant du Mont Gerbier de Jonc.

Un participant souligne une forte demande d'itinérance en partant du Mont Gerbier de Jonc et déplore qu'il n'existe pas de transport qui permette d'arriver jusqu'au site du Gerbier.

Un participant estime que des opérateurs privés vont s'organiser pour amener les gens au Mont Gerbier de Jonc, avec des camionnettes.

Un participant indique qu'il n'a actuellement aucune réponse à apporter aux personnes qui viennent en autonomie pour réaliser l'ascension au Mont Gerbier de Jonc. Il considère que c'est le rôle de la Région que de proposer des solutions de déplacement.

Un participant alerte sur la concurrence avec les opérateurs privés.

La maîtrise d'ouvrage explique que des solutions de déplacement peuvent se constituer en marge du projet, par des opérateurs privés, mais le besoin correspondant ne relève pas de la compétence mobilité de la Région. Avec les comptages à venir, la Région va affiner les enjeux liés à la cohabitation des automobilistes et des cyclistes. Il n'est pas sûr que le projet fasse grandement augmenter le nombre de cyclistes déjà présents sur la section 4.

Un participant invite la Région à une coordination avec l'opération Grand Site.

Une participante estime que le retour aux Estables, une fois l'ascension réalisée, représente une véritable problématique.

Un participant considère que l'itinéraire est une opportunité de développement pour les opérateurs privés.

Un participant évoque la dizaine de mails qu'il reçoit chaque année pour les personnes cherchant un moyen de transport pour aller au Mont Gerbier de Jonc. Il n'a pas de réponse à apporter.

La maîtrise d'ouvrage répond que sur des itinéraires similaires, un certain nombre d'opérateurs privés se sont développés afin de proposer une offre de transport de bagages et de rapatriement, en principe jusqu'à la gare.

Une coordination avec l'opération Grand Site va effectivement se mettre en place, notamment via le COPIL du projet.

Un participant ajoute que ce service de bagages est déjà proposé aux personnes qui réalisent le chemin de Stevenson.

Un participant souhaite des précisions sur les aires de services et les haltes-repos.

Un participant considère qu'il est important de proposer des tables de pique-nique dans ces aires de services et haltes de repos.

Un participant demande s'il sera possible de recharger son vélo à assistance électrique.

La maîtrise d'ouvrage explique qu'il sera possible d'installer des bornes de recharge, mais ce point sera à définir en relation avec les collectivités qui devront les exploiter. Le projet est en cours de définition et les discussions avec les communes vont permettre de mieux définir certains paramètres du projet. Enfin, le projet permettra de conforter l'existant ainsi que les ouvrages de la Transcévenole, abandonnés depuis longtemps.

Un participant demande si une voie verte exclut le passage des véhicules motorisés.

La maîtrise d'ouvrage précise que des discussions vont avoir lieu avec les maires afin d'identifier les usages déjà présents et de trouver un équilibre.

Kevin ROBIN propose de terminer la réunion et invite les participants à contribuer en ligne, sur la plateforme <https://viamontgerbier.consultvox.co>, ainsi que sur les registres papiers mis à disposition dans les mairies des communes traversées par le projet.